Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8474**
18. Wahlperiode 11.05.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schienenprojekte in Süddeutschland im Bundesverkehrswegeplan

CDU, CSU und SPD möchten den Verkehrsträger Schiene laut Koalitionsvertrag „weiter ausbauen und stärken" (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 12/2013). Auch die Klimaschutzziele der Bundesregierung bedürfen des Ausbaus des Schienengüterverkehrs und der Verlagerung des Verkehrs von der Straße und dem Flugzeug auf die umweltfreundlichere Schiene. Der vorliegende Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wird diesen Anforderungen aus Sicht der Fragesteller nicht gerecht.

Rekordinvestitionen im Straßenbereich stehen einem nicht abgeschlossenen und unterfinanzierten Konzept für den Schienenverkehr gegenüber. Viele wichtige Schienenprojekte in Süddeutschland befinden sich nicht im Vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurfs. Die im „Potenziellen Bedarf" aufgeführten Schienenprojekte wurden weder abschließend bewertet noch priorisiert. Die jetzige Finanzierungsverteilung zwischen Straße und Schiene macht eine vorrangige Erweiterung von zentralen Engpässen im Schienennetz unmöglich.

Umweltverbände kritisieren, dass im BVWP-Entwurf Alternativen zum Straßenbau nur unzureichend geprüft wurden und fordern einen Stopp der Öffentlichkeitsbeteiligung, bis der BVWP abschließend fertig ausgearbeitet ist (vgl. www.bund.net/nc/presse/pressemitteilungen/detail/artikel/verkehrswende-nicht-verbauen-umweltverbaende-fordern-stopp-der-oeffentlichen-beteiligung-bis-zur/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Weshalb hat die Bundesregierung die Projektdefinition für den partiellen Ausbau der Gäubahn (Stuttgart – Singen – Zürich) auf zwei Gleise noch nicht abgeschlossen und für den Vordringlichen Bedarf (VB oder Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung/VB-E) vorgeschlagen, obwohl für den Ausbau eine vertragliche Verpflichtung gegenüber der Schweiz besteht, der Ausbau auf zwei Gleise zwischen Horb und Neckarhausen in der Studie der Bundesregierung zum Deutschland-Takt als Bezugsfall vorausgesetzt wurde und für den Ausbau dieses Streckenabschnitts derzeit das Planfeststellungsverfahren läuft?
2. Inwiefern erfüllt die Bundesregierung damit noch ihre vertragliche Verpflichtung gegenüber der Schweiz bezüglich des Gäubahn-Ausbaus bzw. der Verkürzung der Reisezeit?

3. Von welchen Faktoren hängt die gleichzeitige Herstellung einer durchgehenden Elektrifizierung der Südbahn (von Ulm bis Friedrichshafen) und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn (bis Lindau-Aeschach) nach Kenntnis der Bundesregierung ab, und inwieweit ist die gleichzeitige Herstellung der durchgehenden Elektrifizierung an den beiden Strecken nach Einschätzung der Bundesregierung realistisch?

4. Mit welcher Bauzeit ist bei der Elektrifizierung der Südbahn und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen, und bis wann können nach Einschätzung der Bundesregierung die ersten von E-Loks gezogenen Züge diese Strecken benutzen?

5. Welche Fahrzeitgewinne können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Elektrifizierung der Südbahn und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn erzielt werden?

6. Welche Fahrzeitgewinne können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax 160 km/h auf der Strecke zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie der Strecke zwischen Ulm und Lindau erzielt werden?

7. Weshalb hat die Bundesregierung die Projektdefinition für den partiellen Ausbau der Murrbahn (Ausbaustrecke Stuttgart – Backnang – Nürnberg) noch nicht abgeschlossen und für den Vordringlichen Bedarf (VB oder VB-E) vorgeschlagen?

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Befürchtungen der Stadt Aalen, wonach das Projektdossier für die Murrbahn, in dem von der „derzeitig vom Fernverkehr genutzten Führung über Aalen“ die Rede ist, so zu deuten sei, dass die Remsbahn auf Dauer den Intercity-Verkehr verlieren werde (vgl. Schwäbische Zeitung vom 22. März 2016), und wie sicher ist nach Einschätzung der Bundesregierung, dass die Stadt Aalen ihre Intercity-Anbindung behalten wird?

9. Weshalb wird im Projektdossier für die Aus-/Neubaustrecke Ulm – Augsburg festgehalten, dass sie „aufgrund der geringen Gesamtkosten 2-041-V02 für den VB ausgewählt wurde“, obwohl noch Lärm- und Umweltbewertungen ausstehen (im Entwurf des BVWP 2030 für die Kategorie „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs“ vorgeschlagen, die in den VB oder Weiteren Bedarf – WB aufsteigen können)?

10. Aus welchen Gründen ist das Projekt 2-041-V02 Aus-/Neubaustrecke Ulm – Augsburg (Bau eines dritten Gleises Neu-Ulm – Abzweigung Unterfahlheim und Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h auf diesen beiden Abschnitten sowie eine zweigleisige Neubaustrecke an der Abzweigung Unterfahlheim – Jettingen – Dinkelscherben, teilweise in Anlehnung an die Autobahn 8, Vmax 250 km/h) als Projektdefinition für den Vordringlichen Bedarf ausgewählt und zugleich die hierzu entgegenstehenden Projektvarianten 2-041-V01 (Bau eines dritten Gleises Neu-Ulm – Günzburg und Dinkelscherben – Augsburg sowie der Ausbau für Vmax 200 km/h auf diesen beiden Abschnitten) und 2-041-V03 (Bau eines dritten Gleises Neu-Ulm – Abzweigung Unterfahlheim, Vmax 200 km/h sowie eine zweigleisige Neubaustrecke Abzweigung Unterfahlheim – Burgau – Augsburg, Vmax 250 km/h) im Potentiellen Bedarf gelistet?

11. Inwiefern ist es vorgesehen, im Rahmen des Folgeprojekts für ergänzende Infrastrukturmaßnahmen mit dem Planfall M-001-V01 (Deutschland-Takt) die auch für den Fernverkehr (Intercity Düsseldorf – Tübingen) bedeutsame „Wendlinger Kurve“ in zweigleisiger Ausführung in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen, wie es die Machbarkeitsstudie der Bundesregierung für den Deutschland-Takt für die zweigleisige Ausführung dieser bisher eingleisig geplanten Verbindung zwischen der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und der bestehenden Neckartalbahn zwischen Stuttgart und Tübingen empfohlen hatte (vgl. S. 83 der Deutschland-Takt-Studie)?
12. War eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Miltenberg – Aschaffenburg Gegenstand der Voruntersuchungen für den BVWP 2030, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Voruntersuchungen (bitte detailliert auflisten)?
13. Weshalb hat die Bundesregierung die Projektdefinition für den zweigleisigen Ausbau der ABS Landshut – Plattling noch nicht abgeschlossen und nicht für den Vordringlichen Bedarf (VB oder VB-E) vorgeschlagen?
14. Weshalb hat die Bundesregierung die Neubaustrecke Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth; Projektnummer 2-010-V04) nicht für den Vordringlichen Bedarf (VB oder VB-E) vorgeschlagen, obwohl aus Sicht der Fragensteller dringender Bedarf zur Verkürzung der Fahrtzeiten besteht?
15. War eine Elektrifizierung der Illertalbahn (Ulm – Kempten – Oberstdorf) Gegenstand der Voruntersuchungen für den BVWP 2030, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Voruntersuchungen (bitte detailliert auflisten)?
16. War eine Elektrifizierung des Dieselnetzes Allgäu Gegenstand der Voruntersuchungen für den BVWP 2030, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Voruntersuchungen (bitte detailliert auflisten)?

Berlin, den 11. Mai 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333